TYGODNIK

AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

AUTOLOT P. K O. 16,940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TELEFON 85-68

Rok I. 14 Sierpień 1928 r. Nr. 9

P. Loda Halama przed egzaminem w Ruchu Kołowym. — Feljeton na str. 3 „Egzamin szoferski Halamki".

Fot. „Radjotyp".

Na pełnym gazie!

Przed Międzynarodowym Wyścigiem Tatrzańskim.

Już w najbliższą niedzielę 19 sierpnia rozegrany zostanie w Sercu Tatr polskich największy nasz wyścig międzynarodowy. Organizuje go Krakowski Klub Automobilowy pod protektoratem Automobilklubu Polski — pod nazwą „Wyścigu Tatrzańskiego".

Konkurs ten urządzony jest w tym roku po raz drugi z kolei. W roku ubiegłym cieszył się on tak wielkiem zainteresowaniem i zakończył się tak pięknym sukcesem, że na rok bieżący zgłoszono go do międzynarodowego kalendarza sportowego. Po raz pierwszy zatem w tym roku „Wyścig Tatrzański" będzie imprezą międzynarodową co rzecz jasna zwiększa ogromnie jego powagę i znaczenie.

Krakowski Klub Automobilowy, znany ze swych zdolności organizacyjnych, nie zaniedbał niczego, aby tylko ten największy polski wyścig międzynarodowy postawić na jaknajwyższym poziomie sportowym i organizacyjnym. Od szeregu miesięcy prowadzona jest ożywiona propaganda wyścigu, zarówno w prasie, jak przez rozsyłanie tysięcy bardzo starannie opracowanych i wydanych broszur i plakatów. Kilku członków Klubu Krakowskiego odbyło podróż poza granicami kraju, gdzie odwiedzili niemal wszystkie najpoważniejsze kluby automobilowe, propagując wszędzie nasz „Wyścig Tatrzański".

Rezultatem tych starań będzie przybycie na zawody kilku zagranicznych kierowców wyścigowych oraz wycieczek z klubów automobilowych niemieckich, czeskich, austryjackich, a nawet angielskich.

Zjazd automobilistów z całej Polski będzie również niezmiernie obfity. Wszystkie krajowe kluby automobilowe wysyłają na zawody swych oficjalnych delegatów, a nieoficjalnie reprezentowane będą przez wielu swych członków.

„Wyścig Tatrzański" rozegrany zostanie na słynnej szosie z Zakopanego do Morskiego Oka. Start wyznaczony jest na kilometrze 21 od Zakopanego, to jest tuż przy czeskiej granicy, meta zaś na kilometrze 28,5 w pobliżu jeziora Morskie Oko. *Długość trasy wynosi zatem 7,5 klm,* na której to przestrzeni pokonać trzeba przeszło 400 metrów wzniesienia. Start wyznaczony został na godzinę 2 po południu, przyczem samochody wypuszczane będą z miejsca, pojedyńczo w pewnych odstępach czasu.

Organizacyjnie „Wyścig Tatrzański" przewyższy zapewne wszystko, cośmy w Polsce dotychczas widzieli. Szosa została wyremontowana i przystosowana do wyścigu, wybudowano aż dwie trybuny dla publiczności, jedną przy najciekawszych serpentynach, a drugą na mecie. Zorganizowano punkty sanitarne, posterunki telefoniczne, słowem wszystko postawiono na jaknajwyższym poziomie, nie szczędząc starań i ogromnych kosztów. Czasy osiągane przez współzawodników mierzone będą specjalnym chronometrem elektrycznym Automobilklubu Polski, stopującym z dokładnością do jednej tysiącznej sekundy.

Ze względu na spodziewany udział najwybitniejszych kierowców polskich i zagranicznych, zeszłoroczne wyniki osiągnięte w „Wyścigu Tatrzańskim" zostaną z pewnością poprawione. Dla przypomnienia podajemy, iż *w zeszłym roku najlepszy czas dnia uzyskał w tym wyścigu Mistrz Polski inż. Henryk Liefeldt* na trzylitrowym samochodzie wyścigowym Austro-Daimler. Przebył on trudną trasę w doskonałym czasie 6 m. 48,6 sek., osiągając szybkość średnią 66 klm. na godz. *Drugi z kolei* czas dnia, 7 m. 02 s., który był zarazem najlepszym czasem samochodów sportowych, wykazał *niemiecki kierowca von Wentzel Mosan* na maszynie Mercedes-Benz.

Zwycięzcom wyścigu przypadną w udziale liczne i cenne nagrody, z których najpoważniejszą jest przechodnia „Wielka Nagroda Tatr". Nagroda ta będzie przyznana temu zawodnikowi, który przez trzy lata z kolei uzyska w „Wyścigu Tatrzańskim" najlepszy czas dnia.

W zeszłorocznym „Wyścigu Tatrzańskim" brały również udział motocykle. Ze względu jednak na to, że przy zbyt dużej liczbie współzawodników, wyścig mógł by się zanadto przedłużyć, co jest ze wszech miar niepożądane, biegi motocyklów zostały w tym roku zupełnie wyeliminowane.

Marjan Krynicki.

Zgłoszenia do Wyścigu Tatrzańskiego.

Wpłynęło do sekretarjatu Krakowskiego Klubu Automobilistów zgłoszenie na Wyścig Tatrzański księcia Lichtenstei[illegible] jednego z najwybitniejszych automobilistów a[illegible]jackich. Ks. Lichtenstein startuje na maszynie wyścigowej „Graeff et Stifft" 6-o cylindrowej o sile 191150 H. P. bez kompresora o pojemności 5 litrów.

Z kraju napływają liczne zgłoszenia, aczkolwiek z większym napływem zgłoszeń krajowych liczyć się należy dopiero przed samym zamknięciem zapisów. Wielkie zainteresowanie budzi start p. Liefeldta, mistrza polskiego zeszłorocznego rekordzisty Wyścigu Tatrzańskiego, P. Liefeldt startuje w kategorji wyścigowej na maszynie „Austro-Daimler" typ A. D. M. Zgłoszenie jego cały świat powita niewątpliwie z wielkiem zadowoleniem, albowiem według dotychczasowych wiadomości, doskonały ten kierowca miał wziąć udział w wielkim wyścigu alpejskim, uniemożliwiającym mu jednoczesny start w Zakopanem.

I-szy Motocyklowy Konkurs Turystyczny.

Celem zainteresowania członków klubów zrzeszonych w P. Z. M. turystyką motocyklową, Zarząd P. Z. M. ogłosił *I-szy Motocyklowy Konkurs Turystyczny, trwający od 1 lipca do 15 listopada 1928 r.*

Do konkursu dopuszczeni są wszyscy członkowie klubów zrzeszonych w P. Z. M., przyczem posiadanie licencji sportowych (zawodnika lub kierowcy) nie jest wymagane.

Zadaniem tego konkursu jest przejechanie, w czasie wyżej podanym, jaknajwiększej ilości kilometrów w celach turystycznych (teren konkursu obejmuje całą Europę).

Dla przeprowadzenia kontroli, uczestnicy winni przed każdym wyjazdem wziąć kartkę turystyczną z klubu, a po powrocie zwrócic ją wypełnioną.

Klasyfikacja odbywać się będzie w ten sposób, że za każdy przejechany kilometr liczyć się będzie 1 punkt; za opis wycieczki do 30 punktów wg. uznania Komisji Sportowej P. Z. M.; za fotografję do 10 punktów w zależności od jakości wykonania i treści; za mapkę trasy wycieczki z zaznaczeniem rodzaju drogi, miejsc niebezpiecznych, stacji benzynowych, warsztatów reparacyjnych i t. d. do 50 punktów w zależności od długości trasy i jakości wykonania.

Klasyfikacja będzie ułożona wg. sumy uzyskanych punktów. W razie równej ilości punktów pierwszeństwo ma mniejszy litraż motocykla—w razie równego litrażu—motocykl pojedyńczy, w razie jednakowej kategorji—kilometraż najdłuższej wycieczki.



Klasyfikację ogólną oraz w poszczególnych kategorjach i klasach motocykli przeprowadzi P. Z. M. (regulamin sportowy P. Z. M. załącznik Nr. 5, art. 2)

W drugiej połowie listopada nastąpi ogłoszenie wyników oraz rozdanie nagród.

1-szą nagrodę P. Z. M. oraz odnośny dyplom otrzyma klub, którego członkowie razem osiągną największą ilość punktów.

2-gą i 3-cią nagrodę P. Z. M. z odnośnymi dyplomami, kluby, których członkowie zajmą wg ilości punktów 2-gie i 3-cie miejsce.

Motocyklista, który otrzyma największą ilość puuktów—1-szą nagrodę P. Z. M. i tytuł „najdzielniejszego turysty motocyklowego Polski na rok 1928" i odnośny dyplom.

Dalszych 10 motocyklistów wg kolejności klasyfikacji otrzymają nagrody P. Z. M. i tytuł „dzielnych turystów motocyklowych".

Specjalne nagrody będą ogłaszane, wraz z regulaminem tych nagród, w miarę ich zaofiarowywania.

Komunikat P. M. Z.

Polski Związek Motocyklowy organizuje w dniu 9 września 1928 r. na obwodzie szos pod Grudziądzem Międzynarodowe Wyścigi Motocyklowe o Grand Prix i Mistrzostwo Polski na szosie na rok 1928.

Wyścigi te będą dostępne dla motocykli pojedyńczych w 6-ciu klasach: 175, 250, 350, 500, 750 i 1000 cm³ dla pierwszych 2-ch klas trasa wyniesie 240 klm., t. j. 24 okrążeń, dla wyższych klas 300 klm., t. j. 30 okrążeń. Dalsze informacje o tych wyścigach zamieścimy w następnym numerze.

Sygnalizujemy:

Świteziański raid samochodowy.

W dniach 24, 25 i 26 sierpnia b. r. odbędzie się na terenie województwa nowogródzkiego świteziański raid samochodowy, w którym weźmie udział kilkanaście firm samochodowych.

Przetarg czy targ.

W Komendzie Policji Państwowej odbył się niedawno przetarg na dostawę większej ilości rowerów. Pewna francuska firma, wprowadzająca właśnie swe maszyny na rynek polski dopięła swego celu i utrzymała się przy przetargu, bijąc liczne firmy polskie. A stało się to w ten sposób, że przedstawiciel rowerów francuskich poprostu oświadczył konkurentom, że zdecydowany jest utrzymać się przy przetargu— choćby za darmo lub za bezcen odstępując swe maszyny. I nic nie pomogło obniżenie cen przez polskich fabrykantów do absurdu niemal.

Francuska zaś firma, korzystając z przywileju niepłacenia różnych należności skarbowych, w gruncie rzeczy zarobiła więcej, niżby zarobiły droższe o parę złotych, ale obarczone podatkami firmy polskie.

Mieliśmy już takie niemile przykłady (hełmy policyjne i t. d.) lekceważenia i niepopierania przez urzędy interesów przemysłu polskiego.

Ładny przykład ze strony urzędowej!

* * *

Aerokluby Akademickie.

Powstały niedawno Aeroklub Akademicki kończy szkolenie pierwszej partji pilotów.

Szybko i bez rozgłosu wzniesiono na odstąpionym przez wojsko odcinku lotniska cywilnego hangar, mogący pomieścić 6—8 samolotów, budynek na warsztat, kancelarję i mieszkanie dla mechanika, przy poparciu finansowym L.O.P.P. wyremontowano własnymi siłami otrzymane od wojska stare "Caudron'y", na których odbywają się loty i praca zawrzała. Dziś lotnisko cywilne kipi życiem, od rana do zmierzchu uwijają się po nim akademicy.

Loty szkolne, któremi kieruje p. Jerzy Widawski, znany z czasów wojny pilot-instruktor, odbywają się regularnie, od połowy czerwca w godzinach 5 m. 30 — 8 rano i 6—8 wieczór. Dotychczas bez najmniejszego uszkodzenia ludzi i maszyn. Uczniowie mają średnio po 60 „dubli" i bliscy są już „wylaszowania". Szkoli się narazie pierwsza grupa, 6 osób, a mianowicie pp. Jagoszewski, Janiszewski, Łyżwański, Sienkiewicz, Trzetrzewiński i Wolański.

Prace terenowe i inne nie wymagające kwalifikacyj przeprowadzają członkowie klubu sami, bezinteresownie, to też w budżecie znajdujemy tylko sumy na materjały pędne, części zamienne, remont, pensje dla instruktorów i mechanika. Koszt wyszkolenia jednego ucznia, poza konserwacją samolotów, obliczony jest na 1200 zł.

Aeroklub Akademicki w Warszawie liczy obecnie 105 członków, budżet na 1-sze półrocze 1928 wyraził się sumą 32,150 zł. Na wpływy składają się: subsydjum L.O.P.P., Ministerstwo Komunikacji (na materjały pędne), oraz wpływy własne, ze składek i imprez, przekraczające bardzo poważną, jak na organizację akademicką, sumę 5000 zł. Klub rozporządza 5-ma samolotami szkolnemi „Caudron G 3" z silnikami „Rhone 80 KM", oraz 1 awjonetkę.

Zarząd A.A.W. tworzą pp. Jerzy Osiński, redaktor „Młodego Lotnika" — prezes, K. Jagoszewski i J. Sienkiewicz — vice-prezesi, J. Matysiak — sekretarz, T. Gryżewski — skarbnik, J. Widawski — kier. sekcji szkolnej, inż. S. Czyżewski — kier. sekcji technicznej, oraz mjr. Rutkowski, K. Muszałówna, W. Korbel i K. Trzetrzewiński — członkowie.

W skład rady klubu, która nadzoruje działalność klubu wchodzą: pułk. Rayski, wojew. Jaroszewicz, prof. Witoszyński, prof. Mokrzyski, prof. Płużański, pułk. Sandorek, inż. Rudziński, dr. Vaqueret, mjr. Kwieciński i dyr. Rumbowicz.

Głównym celem klubu jest szkolenie członków na pilotów. W roku bieżącym zamierzone jest wyszkolenie 30 uczniów. Prócz tego prowadzi klub pracę propagandową na terenie młodzieży.

Przeszkodą dla rozwoju klubu jest brak samolotów. Posiadane płatowce szkolne, Caudron'y, pominąwszy, że są starego typu i poważnie zużyte, wystarczą zaledwie na wyszkolenie pierwszej grupy uczniów. Rozpoczęcie szkolenie dwóch grup następnych zależy od otrzymania Hanriotów, szkolnych maszyn wojskowych, które są już Aeroklubowi przez Szefa Depart obiecane.

* * *

Aeroklub Akademicki w Warszawie powstał w listopadzie r. z. z inicjatywy Redakcji „Młodego Lotnika". Równolegle z klubem warszawskim pracuje A.A. we Lwowie i A.A. w Krakowie. Organizuje się klub w Poznaniu.

Aeroklub Krakowski rozpoczął szkolenie 6-ki na Hanriotach, prócz tego odbywa loty propagandowe na samolotach L.O.P.P.

Aeroklub Lwowski zorganizował w czerwcu wyprawę szybowcową, na której prezes klubu, p. Grzeszczyk pobił polski rekord lotu szybowego.

„Monos".

Na ulicach Warszawy, ukazał się nowy typ samochodu trzykołowego przeznaczonego do rozwożenia towarów po mieście.

„Monos" łączy w sobie estetyczny wygląd, wygodę



i taniość. Przypuszczamy, że w krótce stolica zaroji się od tego rodzaju samochodów, a wózki podręczne, rowery i t. p. wehikuły, śladem konnych dorożek, skazane będą na wymarcie. Dla czytelników których zainteresuje niniejsza wzmianka dodamy że samochód ten nosi nazwę **„Monos"** a przedstawicielstwo na Polskę otrzymała firma **Leon Bregman w Warszawie Jerozolimska 28/8.**

Na wirażu...

„Na Szipkie wsio spokojno"...

W odpowiedzi na liczne artykuły w prasie polskiej szef departamentu lotnictwa p. pułk. Rayski zwołał konferencję prasową, na której wyjaśnił swój pogląd na sprawy: raidów lotniczych, katastrof i lotnictwa cywilnego. Trzeba przyznać że pod względem argumentowania oświadczenie wypadło słabo.

— Kubala i Idzikowski spełnili swój obowiązek i wyczyn ich — 6000 klm. lotu— nad oceanem jest poważny. Nie dotarli do New Yorku, ale spotkało przecież także niepowodzenie anglika Courtney'a i francuza Paris'a...

— Lot do Bagdadu udał się gdyż „Fokker" doleciał bez lądowania, a ś. p. obserwator por. Szałas trafił w nocy z... pustyni do Bagdadu... Przeznaczenie nie pozwoliło tylko pomyślnie wylądować..

— W raidzie małej Ententy i Polski nie mieliśmy szans, mając słabsze motory. Chcieliśmy tylko pokazać, że na polskim sprzęcie można latać..

— Katastrof mieliśmy niewiele, jeżeli odliczyć wypadki śmierci: z powodu nieostrożności, z powodu łamania się starego sprzętu (Spadów i Breguetów), z powodu szkolenia się nowych pilotów, z powodu wypadku wreszcie...

— Lotnictwu cywilnemu nie pomaga się, bo nie jest ono tak bardzo potrzebne, a jeśli się zresztą okaże, że jest potrzebne, to trzeba ie zreformować, ażeby zaś reformy wykonać, trzeba je podporządkować...

I tak dalej.

Jesteśmy mimo wszystko nadal zdania: że trzy raidy nie udały nam się kompletnie; że katastrof jest stanowczo zadużo; że z lotnictwem cywilnem nie można załatwiać się po wojskowemu. Jesteśmy dalej pewni, że p. pułk. Rayski doskonale potrafi sobie poradzić z trudnościami i wyprowadzi lotnictwo polski z okresu niepowodzeń. Jeśli brakowało mu podniety ze strony opinji publicznej — to ma ją teraz — wraz z — dużym kredytem zaufania.

Sytuacja poprawia się. Oto już z radością przyjęli akademicy z „Aeroklubu akademickiego" wizytę pułkownika Rayskiego — i obietnicę oddania Aeroklubowi szkolnych Hanriot'ów.

Szczegółowe i ostre badanie starego sprzętu lotniczego również wydaje rezultaty.

Jednem słowem jest lepiej, a będzie chyba jeszcze lepiej. Tylko nie trzeba z uporem twierdzić — że „na Szipkie wsio spokojno"...

Twos.

Egzamin szoferski Halamki.

— Była taka rewja w „Perskim Oku", w której musiałam jeździć na maleńkim dziecinnym samochodzie po scenie. Wtedy właśnie postanowiłam sobie nauczyć się prowadzić prawdziwą maszynę —mówi p. Loda Halama, gwiazda „Morskiego Oka", świetna tancerka.

Czekamy na egzaminatora, straszliwie groźnego p. Pawła Bitschana, który zajeżdza wreszcie na pięknem „Whippet'cie".

Halamka blednie wyraźnie.

Takiej tremy nie miałam nigdy — szepce.

Asfalt — mokry i śliski — groźnie lśni przed nami.

— Czy nie możnaby — po suchym?—

— Nie! — odpowiada nieubłagany egzaminator — cała sztuka jeździć.. na mokro.—

Obok p. Halamy siada p. Bitschan dalej lokuje się p. starosta Krasowski, gotów w każdej chwili do wyskoczenia, z nogą na stopniu...Ale pan Reczko, kierownik szkoły samochodowej Tuszyńskiego jest pewny i spokojny.

Ruszamy...

Olbrzymi sznur taksówek, zapełnionych wielbicielami pięknej, popularnej tancerki — sunie za nami.

— Ajej!...— mówi jawnie Loda — zmieniając biegi — zapomniałam który jest który... —

Ale wszystko idzie świetnie. Latarnie same ustępują z drogi; przechodnie uciekają na prawo i na lewo; samochody pomykają naprzód; policjanci uprzejmie wskazują kierunek, nie podnosząc straszliwych pałeczek w górę; mokry asfalt kończy się nareszcie.

Panna Loda pożera wzrokiem przestrzeń, uwieszona przy kierownicy.

— Dobrze, stop! — mówi p. Bitschan.

Następuje egzamin teoretyczny.

I o dziwo; p. Loda Halama szybko i miło odpowiada na pytania arcytrudne. Nie jakieś tam: co to jest koło i jak odróżnić oliwę od benzyny... Wcale nie! Mowa jest o samym karburatorze i o świecach i o znakach drogowych i o przepisach...

Wszystko idzie jak z nut. Wreszcie egzaminator jest spocony z wysiłku.

— Nic nie poradzę już — mówi rozkładając ręce — trudno, zdała pani. —

Ucieszona p. Loda Halama skacze z radości.

— Panom to zawdzięczam! — woła do pp. Reczki i Tuszyńskiego, kierowników kursów samochodowych.

(świadek.)

Motocyklami na Olimpjadę.

Francja — lżejszy oddech. nam się, że to nasza przybrana ojczyzna. Od granicy szwajcarsko—francuskiej, Bazylei—St. Luis—Route jedziemy przez Alzację, przed wojną należącą do Niemiec, a więc przez Altkirch do twierdzy Belfortu, która padła jedna z pierwszych podczas wojny światowej.

Szosa—kiepska, a miejscami zła—może rywalizować z naszemi. Czemu—trudno sobie wytłumaczyć, wszak szlak Zurich—Bazyleja—Paryż jest to „route nationale" dość uczęszczany. Tu i dalej we Francji, po porządkach, panujących w Czechach, Austrji, a nadewszystko w Szwajcarji, widzi się nieład i brud. Miasteczka i wsie zaśmiecone—mieszkańcy dość ubogo i niedbale odziani, co jest rażące po krajach, któreśmy minęli. Dobre, a następnie wyśmienite szosy, bo gudronizowane, zaczynają się dopiero od Belfortu. Jedziemy „route nationale" 19, a więc przez Vesoul, Langres, Chaumont, Troyes, Nogent, Provins, Vincennes i przez Porte de la Gare wjeżdżamy do Paryża.

Ruch na szosach znacznie mniejszy niż w Czechach, Austrji i Szwajcarji. Szosy szerokie, to też auta pędzą z rekordową szybkością. Spotykane auta, w większości należą do cudzoziemców, to znaczy nie francuzów, a więc najwięcej amerykanów, anglików, no i nas polaków. Motocykli nie widać zupełnie, a spotykane—to „stare trupy".

Po bokach szosy zrobiona latówka, po której toczą się wozy 2 kołowe, obładowane zbożem, w tym czasie zwożonym z powodu żniw i sianokosów. Konie zaprzężone są jeden przed drugim, a nawet po trzy. W Szwajcarji bardzo ciekawiło nas kadzidło, umieszczone w pudełku blaszanem dość dużem i przywiązane do dyszla, tuż przed końskim łbem. Dym, unoszący się notabene o bardzo miłej woni, odpędza owady, to też konie szwajcarskie kroczą poważnie. Francuzi są znacznie mniej życzliwi od czechów, czy austrjaków. Tam za życzliwość płacić należy monetą do tego stopnia, że za wskazanie drogi wyciąga obywatel rękę. Nasze „Rugby" postanowiło dnia, w którym przekroczyliśmy granicę, dotrzeć do Paryża. My, „Harleiści", postanowiliśmy kości swoje oddać w objęcia Morfeusza. Przedsięwzięcie „Rugby" było niepomyślne, gdyż w nocy w pewnem miasteczku napisów kierunkowych nie było, a uprzejma francuzeczka, nie lubiąca cudzoziemców, wskazała drogę na południe miast na zachód na Paryż. Skutek był taki, że następnego dnia wstaliśmy wcześniej, aby auto gonić, tymczasem, biorąc benzynę w Langres, ujrzeliśmy, jak nasze „Rugby" dopiero nas gonią. Morał z tego taki, że nigdy nie należy pytać, a na siebie liczyć, (zgodnie z przysłowiem chińskiem) a tym bardziej kobiety, mającej ptasi rozum.

Szybkość „Harleye" rozwijały przeszło 80. Zaczęły się równiny, lub lekkie falistości. Mieliśmy już dość gór, które jakby dusiły nam oddech.

O ile szosy są pierwszorzędne, o tyle bruk w miasteczkach fatalny, a dobroć jego czujemy we wnętrznościach. Biedna Francja. Miasteczka wymarłe. Siedzą tylko zgrzybiałe postacie 80-letnie. Dzieci na lekarstwo. Co będzie za 100 lat z naszą wielką sojuszniczką?

Nad wieczorem, a jest godzina 9 wieczór, dopiero zmierzch. Stoimy u bram Paryża. Policjant i urzędnik sprawdzają zawartość benzyny, a od wwiezionej do miasta płaci się podatek. Benzyna w mieście znacznie droższa niż na prowincji. A wogóle ceny są bardzo różne Bliżej Paryża tańsza — dalej—droższa „Gargoyle Mobiloil" tylko w bańkach 2-kilowych podejrzanej jakości. Ceny benzyny i oliwy na ogół wszędzie większe niż u nas, a jakość znacznie gorsza.

Szybkość, z jaką jeżdżą, obecnie w Paryżu, jest znacznie mniejsza niż w r. 1924 podczas Olimpjady.

Orjentować się jednak dość trudno, aby dojechać do wiadomej ulicy, gdyż ruch w bardzo wielu ulicach węższych jest jednostronny. Ruch reguluje policja, bez specjalnych sygnalizacji. W ruchliwszych miejscach są sygnały świetlne i wbite w asfalt wielkie mosiężne pineski dla przejścia pieszych.

Jazda motocyklem w upalne dni w takim ruchu jest nie do wytrzymania. Motor grzeje do niemożliwości. To też jednej takiej przejażdżki mamy dość. Motocykle, spotykane we Francji, są dość słabe i nasze „Harleye" budzą szacunek. Gdziekolwiek staniemy pełno zainteresowanych. O Polsce—przyjaciele albo nic, albo niewiele wiedzą. A ci co wiedzą, gdy im się mówi, że jesteśmy Polakami, pytają się czy rosyjscy Polacy.

Wyjechaliśmy z Paryża. Znów te szosy wspaniałe.

Cudzoziemcy ich jednak nie lubią. Pewien amerykanin, gdyśmy stali przed zamkniętym szlabanem, czekając na przejście pociągu, pyta nas czy i w Polsce też takim świństwem wylewają szosy (o daj Boże! aby to było jak najprędzej). Ma o Polsce dobre pojęcie.

Sudronit ten mógłby spowodować przykry w następstwa wypadek. Jadącemu jednemu z towarzyszów w pojedynkę, tylne koło poślizgnęło się, motor się przewrócił i kością oczodołu uderzył się w manetkę. Szczęście, że się tylko na tym skończyło. Cały natomiast od stóp do głów umazany był w smole, której nie można było wyprać.

Jedziemy na północ przez miejsca, gdzie w czasie wojny najzaciętsze bitwy były, a więc Compiègne, Noyon, St. Quentin, Cambrai, Arras, Valenciennes, nad granicą francusko-belgijską Blanc Missereut, gdzie znów kombatanci żądają dopłat, które niestety musimy dopłacić, dalej granica belgijska, ta sama miejscowość, a inna nazwa. Tak jak prawie wszędzie, a więc Dulevrain. Znów opłaty za przejazd pobyt i rewizja bagażu. Sprawdzanie numerów motorów i wolni pędzimy w głąb królestwa mężnego króla Alberta.

Tadeusz Gasiński.

2 Bony na bezpłatne ukończenie i otrzymanie prawa jazdy w znanej Szkole Kierowców Samochodowych inż. B. FROMA. Z Nr. 9 „Autolotu", otrzymają ci, którzy będą w posiadaniu Nr. 9 z przekręconą kliszą ogłoszenia.

Pana J. Twardowskiego prosimy o zgłoszenie się do redakcji naszej po odbiór przyznanej Mu bony z Nr. 8.

Wybór autodorożki.

(W. RYCHTER)

Nawiązując do artykułu o wyborze samochodu, zamieszczonego w Nr. 8 „Autolotu", chcę podkreślić, że samochód, przeznaczony na dorożkę odpowiadać musi nieco innym wymaganiom, niż prywatna, szosowa maszyna.

Dorożka samochodowa *nie potrzebuje rozwijać dużych szybkości*, 45—50 km|godz. najzupełniej wystarcza do jazdy po ulicach miasta. Wzamian za to, wymagamy *dużej zwrotności, dużej zdolności szybkiego przyspieszania biegu i doskonałych hamulców*, oraz najważniejsze rzeczy, t. j. oszczędności i trwałości.

Kupując dorożkę, należy wziąć pod uwagę koszt samej maszyny, oraz, ile kosztować będą naprawy rocznie, wliczając w to gruntowne remonty, opony, oraz drobne uszkodzenia. Wiedząc, ile maszyna przejechać może dziennie kilometrów, obliczyć łatwo przypuszczalny przeciętny zarobek i czysty zysk dzienny. Na zasadzie powyższej kalkulacji możemy zorjentować się w cenie wozu.

Istnieją dwie zasadnicze tendencje przy kupnie: kupić wóz tani, który zamortyzuje się dość prędko, lecz równie prędko się rozleci, oraz kupić droższą, solidną maszynę, którą wprawdzie trzeba będzie spłacać rok, lub nawet dwa, ale będzie ona wzamian za to długo pracowała bez zarzutu.

Pierwszą drogę obierają zwykle ludzie, nie mający do dyspozycji większych sum, drugą—zamożni i obliczający całość na dłuższą metę.

Po spłaceniu samochodu maszyna zostaje własnością nabywcy i tenże po odpowiedniem zużyciu, sprzedaje ją przeważnie na prowincję, kupując nową, lub zużytkowując otrzymaną gotówkę w inny sposób.

Jeżeli chodzi o kupno samochodu, to zdania są podzielone: jedni, twierdzą, że lepiej jest kupić gotową dorożkę, inni zaś, że taniej i lepiej będzie kupić podwozie, a karoserję budować w kraju. Osobiście jestem zwolennikiem tej drugiej zasady, gdyż nasze fabryki budują doskonałe i lekkie nadwozia na dorożki, a przez sprowadzenie podwozia nie potrzeba płacić tak wysokich stawek celnych. Złą stronę w tym wypaku stanowi przeciążenie fabryk karoserji, przez co klijent narażony jest na dość znaczną zwłokę.

A teraz *kilka słów o marce samochodu.* Z maszyn o słabym, ale nadzwyczaj ekonomicznym silniku, wybijają się na plan pierwszy: *Renault 6 HP. t. zw. „koza")*, *Tatra* 2 cyl., oraz *doskonałe polskie „AS"*, z których Tatra jest najwytrzymalsza, ale też i najdroższa. Dalej idą większe już *Peugeoty, Citroëny, Morrisy, Berliety, Renaulty 10 HP.*, oraz szereg amerykanek, jak: *Chevrolety, Rugby, Duranty, Whippety*, z których ostanie mają szczególnie duże i zasłużone powodzenie wśród automobilistów.

Do klasy droższej, ale i wyższej należą *Unic'i*, *Skody*, oraz inne tego rodzaju samochody; wytrzymałość ich jest olbrzymia, szczególniej Unic'ów, tak, iż opłaca się kupno tej maszyny ze względu na dobre warunki eksploatacyjne. Wielkie i bardzo drogie maszyny nie opłacają się zupełnie i dlatego o nich mówić tu nie będę.

Zajmijmy się kolejno poszczególnemi markami. A więc. *Renaulty są b. oszczędne i tanie*, jednak małe typy podwozia mogą dźwigać najwyżej do 4 osób razem z szoferem, zaś duże, bardzo ładnie karosowane (kareta—landaulet) są znów droższe. Są jednak ludzie, którzy mają większe ilości tych typów i bardzo pochlebnie się o nich wyrażają.

Oszczędne, mocne w konstrukcji i ładne są 6 osobowe Tatry, które, aczkolwiek stosunkowo drogie, amortyzują się doskonale, o ile posiadają dobrych kierowców. *„AS"*, aczkolwiek nowobudowane i jeszcze nie wypróbowane dokładnie, są jednak *tanie i zapowiadają się świetnie*. (Popierajcie przemysł krajowy!)

Citroëny są bardzo dobre i oszczędne, to też kupują je chętnie; Morrisy zaś cieszą się specjalnymi względami u amatorów maszyn angielskich. Berliety i Peugeoty również są zupełnie znośne.

Maszyny amerykańskie (a zwłaszcza Chevrolety) mają całe rzesze zwolenników, a powodem tego jest prostota budowy, znaczna wytrzymałość i wielkość, pozwalająca na karoserję 6 osobową. Dobre resory i duża zdolność akceleracji stanowią poważne zalety, które równoważą nieco większe zużycie benzyny. Na tych maszynach może nawet jeździć szofer o *„twardej ręce"*, gdyż są one mało wrażliwe na złą obsługę. Są one pozatem bardzo tanie, jak również tanie są części zapasowe.

Unic'i są znakomite i z powodzeniem zdały egzamin wytrzymałości, pracując po *kilka lat bez poważnych remontów i przechodząc po 250 tys. kilometrów*.

W końcu zaznaczyć muszę, iż każda z wyżej wymienionych marek jest dobra a sprawność pracy zależeć będzie przedewszystkiem od obsługi i kierowcy.

W. R.

Wypadki tragiczne.

Tydzień ubiegły byłby stosunkowo bardzo spokojny, gdyby autobusy nie postarały się o urozmaicenie, dając nam na początku i w końcu tygodnia po jednej większej katastrofie, — w sumie jedenaście osób rannych.

I tak jakiś widocznie ateistyczny i antiklerykalny, —a może masoński,—autobus, pochodzący z Mszczonowa, nie usłuchał swego kierowcy i wywalił się do rowu W autobusie wśród dwudziestu dwu jadących osób znajdowało się szesnaście sióstr miłosierdzia, z których pięć zostało rannych w katastrofie.

Druga katastrofa zdarzyła się na szosie raszyńskiej, osławionej tego rodzaju wypadkami. Tutaj znów i kierowca i autobus są bez najmniejszej winy. Winien jest koń i śpiąca kobieta trzymająca lejce (trudno w tym wypadku mówić o powożeniu, — o ile wiemy że przez sen powozić nie można). Autobus bowiem jadący do Tomaszowa-Rawskiego napotkał po drodze wóz chłopski, zaprzężony w jednego konia i mający na koźle kobietę pogrążoną w śnie i trzymającą w rękach lejce. Kierowca zwolnił biegu dając sygnał trąbką i chcąc wyminąć wóz. Tymczasem tuż przed autobusem koń stanął dęba i zatarasował wozem drogę;—oczywiście nie można już było autobusu zatrzymać i nastąpiło zderzenie. Rezultat:—sześć osób rannych, na szczęście lekko. Ani koniowi, ani kobiecie na wozie nic się nie stało złego, powiązała ona nadwyrężony wóz sznurami i pojechała sobie dalej, prawdopodobie szukając przez sen drugiego autobusu, z którym mogłaby się zderzyć.

W ostatnich czasach dało się zauważyć, że konie najczęściej wychodzą z tego rodzaju katastrow i najechań prawie bez szwanku, a przeważnie poszkodowany jest samochód względnie autobus, jego kierowca i pasażerowie. Czy znaczy to, że konie są obecnie bardziej wytrzymałe na zderzenia od kursujących autobusów; — w tej chwili trudno jes potwierdzić to lub, temu zaprzeczyć, jednak kto wie czy w niedalekim czasie nie okażą się, że mocniejsze są konie.

Posiadamy bowiem w Warszawie dwie rzeczy, wymagające stanowczoj odmiany i naprawy. Kolejki podmiejskie i podmiejskie autobusy Wystarczy się przejść na plac Unji Lubelskiej, czy też na plac przy rogatkach jerozolimskich, by podziwiać pasażerów, odważających się na jazdę autobusem bez poprzedniego wysokiego zaasekurowania się na życie lub od wypadku. Sądzimy, że pierwsi konstruktorzy samochodów, przyjechawszy do Warszawy i zobaczywszy kilka choćby autobusów, byliby mocno wzruszeni tą miłością do historycznych zabytków.

Porzućmy jednak ton żartobliwy i mówmy serjo. Sprawa autobusów, a raczej sprawa wypadków, w których ponoszą szwank pasażerowie, jest nagła i paląca. Wyobraźmy sobie pasażera, który dzięki katastrofie podobnej do pierwszej, wymienionej tu przez nas, straci nogę albo zostanie zabity. Pierwsza z wymienionych przez nas katastrof zdarzyła się tylko dzięki wadzie kierownicy, więc ponosi za nią całkowitą winę kierowca względnie właściciel samochodu, o ile kierowca był właścicielem. Kto w takim wypadku, który jest przecież bardzo możliwy, wynagrodzi pasażerowi kalece jego stratę, lub jego rodzinie ewentualną nędzę, gdy jedyny jej opiekun i żywiciel straci w katastrofie życie. Przecież kierowca czy właściciel samochodu nie potrafi odszkodowania zapłacić, a zresztą będzie się przed tem bronił wszystkiemi siłami. Byłoby więc rzeczą bardzo dobrą rozważyć sprawę asekuracji pasażerów od wypadku i śmierci, a drobną stosunkowo premję możnaby doliczać do biletu jazdy. Powinien powstać związek właścicieli autobusów i związek ten powinien zająć się tą sprawą.

Niedługo — jak się zdaje — związek ten miałby do wykonania bardzo ważną dla swych członków czynność.

Niedługo już w pierwszej połowie roku przyszłego, będziemy u nas świadkami ostrej walki konkurencyjnej dwu największych na świecie fabryk samochodowych Forda i General Motors Co General Motors otworzyły już w Polsce filję fabryki, a Ford ma zrobić to w ciągu najbliższych miesięcy. W pierwszej linji przedsiębiorstwa będą starały się o otworzenie stałych linji autobusowych na dużym promieniu dokoła Warszawy i same nawet mają łożyć na polepszenie szos podwarszawskich. Oczywiście konkurując ze sobą przedsiębiorstwa te będą się starały stworzyć dla pasażerów jaknajdogodniejsze warunki, a pozatem w razie jakiegoś wypadku można będzie bez najmniejszych trudności pociągnąć przedsiębiorstwo do odpowiedzialności o odszkodowanie. Trzeba zatem poważnie się zastanowić, jak będzie się przedstawiać między tem młotem a kawadłem dwu światowych przedsiębiorstw przyszłość naszych prywatnych przedsiębiorców autobusowych.

W rejonie działania katastrof samochodowych było stosunkowo spokojnie. Parę drobnych potłuczeń, — jakieś zaszeptane małżeństwo na Placu Bankowym, artysta malarz, podrapany przez taxówkę na Miodowej, na Chmielnej potłuczona lekko przechodząca ulicą robotnica.

Katastrofy autobusowe zdarzają się nie tylko u nas. Różnica jest tylko taka, że u nas autobusy zderzają się przeważnie z końmi, lub wprost z pierwszym lepszym rowem, a w ostatnio zanotowanej katastrofie pod Insbrukiem autobus zderzył się z pociągiem, co stało się przyczyną śmierci pięciu osób.

Wracając do poruszonej poprzednio sprawy konkurencji poszczególnych firm samochodowych między sobą, trzeba podkreślić że nie tylko walczą wzajemnie samochody, także i konie biorą się do walki z maszyną. Ostatnio bowiem w Marienbadzie, światowej sławy uzdrowisku czecho-słowackim, wybuchła rewolucja dorożkarzy, których jest tam aż . . . siedemdziesięciu, wywołana konkurencją autobusów. Doszło do walki z policją, bardzo nawet zaciętej i w rezultacie do aresztowania wszystkich zawziętych wrogów automobilizmu. Czy ów koń pod Raszynem, który stanął dęba i skoczył na autobus, nie jest zapowiedzią, że coś podobnego może stać się i u nas? A byłoby to ciekawe, coś z zamierzchłych walk greckich na rydwanach z nowoczesnemi tankami. Wyobraźmy sobie taką walkę w Warszawie, atak lekkich dorożkarskich rydwanów wojennych na tanki ciężkiego typu z wojny francusko-rosyjskiej w 1812 r.

Nie mieliśmy w tygodniu ubiegłym ani jednej katastrofy lotniczej w kraju. Za granicą rozbił się wielki samolot pasażerski pod Beaumaris w stanie Ontario U. S. A. grzebiąc pod sobą pilota i dwu pasażerów trupem, a raniąc ciężko pięciu.

Również pod Moublinss rozbił się znany lotnik kapitan Łabbo, który w swoim czasie dokonał lotu Paryż—Bukareszt. Poza nim poponiosły śmierć trzy osoby, znajdujące się w samolocie, przeznaczonym do rzucania bomb, w chwili lotów ćwiczebnych.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa 60 gr. za cm.² Stronica w tekście i za tekstem 40 gr. za cm². Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę do 3 wierszy **gratis.**

Prenumerata kwartalna „Autolotu" 3 zł. z odnoszeniem do domu lub z wysyłką na prowincję 3,50 zł. Numer pojedyńczy 30 gr.

KLISZE WYKONANO W ZAKŁADACH CYNKOGRAFICZNYCH „PRASOWA AJENCJA REKLAMOWO-ILUSTRACYJNA", WARSZAWA, PL. TRZECH KRZYŻY 18, TEL. 235-85.

Redaktor: ST. STRUMPH WOJTKIEWICZ. **Drukarnia Społeczna, Pl. Grzybowski 3/5 tel. 205-80** Wydawca i Red. odp.: J. SCHOLTZ